

地域公共交通確保の課題と 地域共助のあり方を考える

〔概要〕

地方自治体が主体となって地域公共交通計画を策定し、地域住民の生活交通を確保・維持する仕組みが定着する中、急速な超高齢社会の到来は、より細やかな交通サービスの社会実装ニーズを顕著にさせました。

しかしながら地方財政は厳しさを増し、行政サービスとして地域の生活交通を細やかに施すことに限界が見られ、様々な主体との「共助」の必要性が高まっております。

運輸行政の変遷と課題を整理し豊田市など地方自治体の事例を見ながら、地域生活交通確保における「共助」の可能性について、みなさんと議論したいと思います。

(公財)豊田都市交通研究所
主幹研究員・次長 山崎 基浩

地域公共交通に関する運輸政策の変遷

- H12年:貸切バス事業、国内航空運送事業、旅客鉄道事業、国内旅客船事業の規制緩和
 - 地方鉄道の赤字路線の廃止が進む
- H14年:乗合バス事業、タクシー事業の規制緩和
 - 乗合バスの赤字路線の廃止が進む
 - 鉄道や路線バスの廃止代替バスを市町村が運営する事例頻発
 - 武蔵野市「ムーバス」に幻想を抱いた地方都市でコミュニティバス運行が流行
 - 貸切バスやタクシー事業者の乗合事業への参入が進む(コミバス運行を受託)
 - 地域公共交通会議設置を規定
- H18年:自家用有償旅客運送の登録制度創設
 - バス・タクシー事業では対応できない地域で自家用車による有償旅客運送を認める
- H19年:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
 - 市町村が主体となって様々な関係者による法定協議会の設置を規定
 - 地域公共交通総合連携計画の策定により、確保・維持・改善を促進
- H23年:「地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)」創設
 - 地域公共交通総合連携計画に基づく確保・維持・改善策に対する補助事業設置

地域公共交通に関する運輸政策の変遷

- H26年:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行
 - 「コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げ、「まちづくりとの連携(立地適正化計画との連動)」しながら「面的な公共交通ネットワークを再構築する」ことを目指す
 - 市町村が策定する「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定
 - バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設
- R02年:「乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の特例法」施行
 - 人口減少等により持続的にサービスを提供することが困難かつ当該地域において他事業者による代替が困難であることを鑑み、独禁法の特例が定められた
 - 合併、共同経営(カルテル)の認可など
- R05年:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」公布(7/1, 10/1 施行)
 - 地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成を努力義務化
 - 計画には定量的な目標設定と毎年度の評価(データに基づくPDCA)を明示する
 - 多様な輸送資源(自家用有償、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置づけながら、バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用し地域の移動ニーズにきめ細やかに対応する

大雑把に まとめると...

- モータリゼーションを背景に都市構造は分散化
⇒ 住民の主たる生活交通だったバス利用者激減
⇒ 運賃値上げ & 赤字路線休廃止

- 規制緩和で公共交通事業活性化を図るのだ！
⇒ 一部の貸切事業者が乗合事業に新規参入
⇒ 一方で、既存路線の休廃止・撤退が促進

- 行政が交通政策として取組むしかない！
⇒ コミュニティバスの濫発

- 地域みんなで計画的に取組もうよ！（ご褒美あるよ）
⇒ 関係者の協議の場「地域公共交通会議」設置
⇒ 行政が地域公共交通に関する計画を策定

- 地方行政の息切れと新たな課題
⇒ 超高齢社会、経費高騰、バス運転士不足
⇒ 高齢者には「個別少量輸送」必要じゃないか？

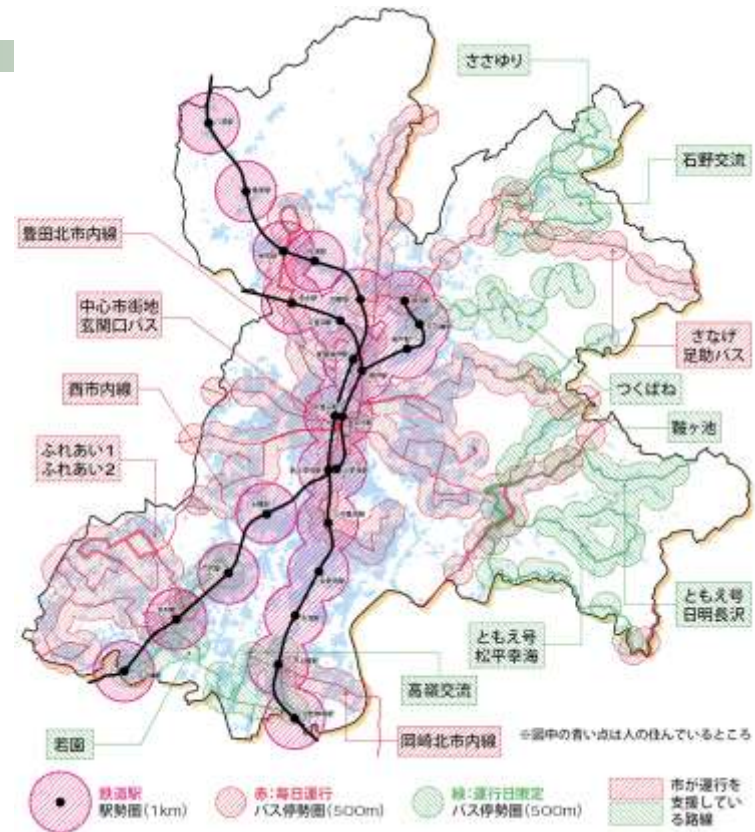
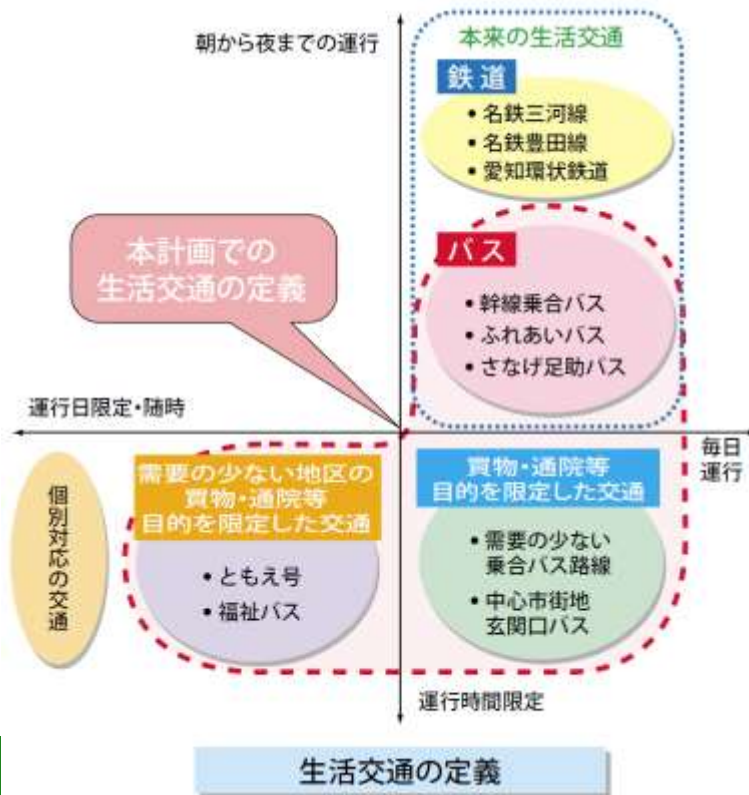
今ここ



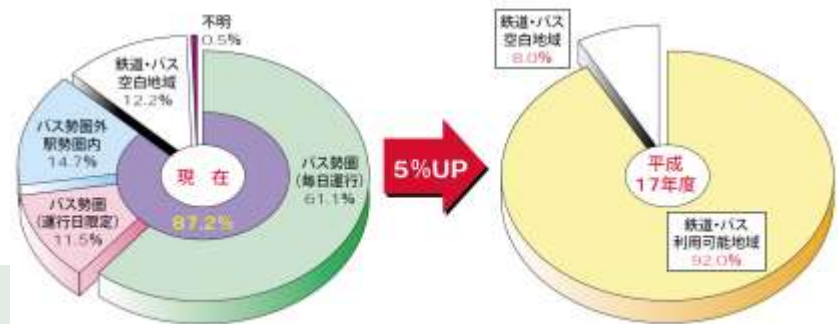
豊田市における地域公共交通政策

● H15年度：豊田市生活交通確保基本計画の策定

- 平成の市町村合併前の豊田市を対象に、生活交通を定義し「毎日運行するバスと週2日間運行する乗合タクシーによって公共交通空白地区の解消を目標とした。



生活交通確保基本計画の目標 市では、基本方針に沿って具体的な生活交通網を検討するには、数値目標を掲げ、それが実現できるような整備計画・手法を取るべきであると考えています。そのために、鉄道・バスの利用可能圏域（駅・バス停勢力圏：駅1000m、バス停500m）を設定し、その圏域内に含まれる人口の市全体人口に対する割合（利用可能圏域人口カバー率）で示すこととしました。現在、鉄道・バス・乗合タクシーによる人口カバー率が87.2%であることから、本計画の目標年次（平成17年度）における数値目標を現在より5%アップの92.0%と設定します。



豊田市における地域公共交通政策

- **H18年度：豊田市公共交通基本計画を策定**
 - 合併後の豊田市を対象に、バスを主とした地域公共交通の基本計画を策定
 - 地域の拠点間を結ぶ路線バス「基幹バス」と地域内を面的にサービスする「地域バス」を定義し、サービスレベルや運賃の規準を設定
- **H20年度：公共交通評価の仕組みを構築**
 - 公共交通基本計画に基づき運行している「とよたおいでんバス(基幹バス)」と「地域バス」を、定量的・定性的両面の指標を設定し評価し、PDCAを回す仕組みを構築
- **H27年度：豊田市公共交通基本計画を改定**
 - 新たな目標を設定するとともに、交通結節点の整備を具体的な施策として追加
 - 評価の仕組みを見直し、特に地域バスでは「地域住民(運営組織)による維持・確保・改善の取組み状況」を重視した評価とした
- **R04年度：豊田市地域公共交通計画を策定**
 - 公共交通基本計画を見直し、国の規定する法定計画に合致した計画を策定
 - 地域公共交通手段を再定義し、より細やかで効率的な生活交通(前計画で地域バスにあたるものを含む)の抜本的な改編方針を明示

豊田市地域公共交通計画(R4年度～7年度)の概要

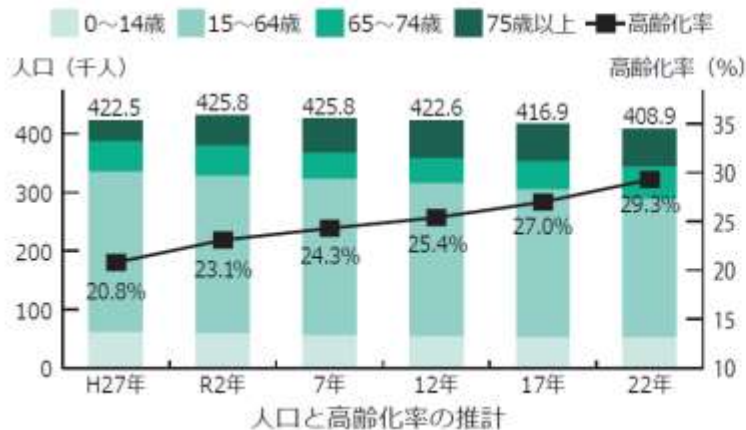
● 社会状況の変化とその対応

- 少子高齢化の進展、運行経費の増大(と運転手人材不足)、コロナ禍による利用者数減少・生活様式の変化などへの対応が必要

社会状況 1

人口減少・高齢化の進展

年少人口(0～14歳)、生産年齢人口(15～64歳)は減少し、高齢化率が今後ますます上昇すると推計されています。

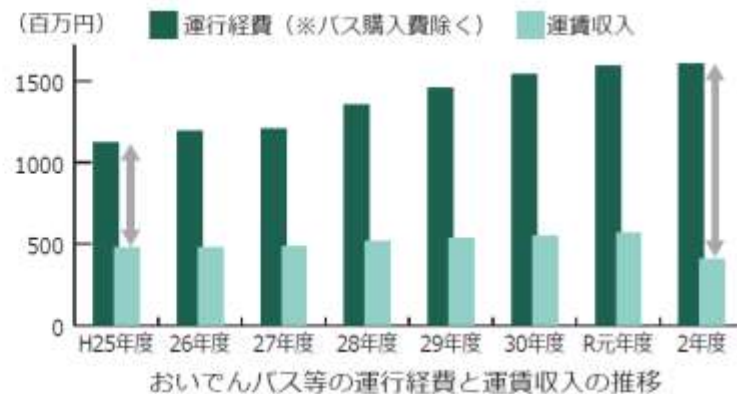


出典：国立社会保障・人口問題研究所 (H30)

社会状況 2

運行経費と運賃収入の差の拡大

交通が充実する一方で、おいでんバス等の運行には多額の経費が掛かっています。収支状況については運行経費と運賃収入の差(市の財政負担額)が大きくなっています。



対応 1 高齢者に対する移動支援

今後は高齢者など移動に制約を受ける人への移動支援がより一層必要となります。

対応 2 持続可能な移動サービスの構築

今後も運行経費と運賃収入の差が広がり、現状路線の維持すら困難になる可能性があるため、将来にわたり利用できる移動サービスの構築が必要となります。

豊田市地域公共交通計画(R4年度～7年度)の概要

● 交通手段の位置づけとネットワーク

- 「基幹交通(鉄道・基幹バス)」により全市・広域の交通網を形成し、生活圏内を面的に「生活交通(タクシー活用、住民共助など)」でサービス

	種別	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
基幹交通	鉄道	大量・長距離輸送に適しており、主要拠点をむすぶ重要な幹線ネットワークを担う	主に通勤・通学の移動需要に対応する	市内外の拠点間を結び、南北軸に運行する	・名古屋鉄道線 ・愛知環状鉄道線 ・東部丘陵線(リニモ)
	基幹バス			市内外の拠点間を結び、都心を中心とした放射状に運行する	・おいでんバス ・名鉄バス
	地域連絡バス			地域内外の基幹交通に接続し、原則は地域内を運行する	・高岡地域バス
生活交通	地域内交通	少量・個別輸送に適しており、基幹交通を補完し、日常生活の移動を支える	主に買い物・通院等の移動需要に対応する	地域内にある基幹交通との結節点への接続を前提に、原則は地域内を運行する	・地域連絡バスを除く地域バス ・地域タクシー ・共助による輸送など
	タクシー			市内全域を運行する	・一般タクシー



基本図①

まちのにぎわいを生み出す交通

市内において拠点となる地域核等の交通環境を整備し、主に公共交通での利用を促すことで人々が集まり、まち全体のにぎわいを創出します。



基本図②

多様な移動手段を活用できる交通

市域・事業所・行政それぞれが互いに理解を深め、支え合いながら多様な移動手段を生み出し、地域特性に合った持続可能な移動サービスを実現します。



基本図③

ミライへつなげる交通

SDGs。カーボンニュートラルといった共通課題へ対応しつつ、将来にわたって利用可能な交通モードの検討を進め、次世代の人々も移動に困らない環境をつないでいきます。



※地域…主に中学区単位を基本としますが、生活の実態を考慮した上で住民の合意があればこの限りではありません。

※基幹バス、地域連絡バス、地域内交通については、上記に示す役割を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業により、路線を確保・維持することで、住民の生活手段を存続させていくことが必要となります。

豊田市地域公共交通計画(R4年度～7年度)の概要

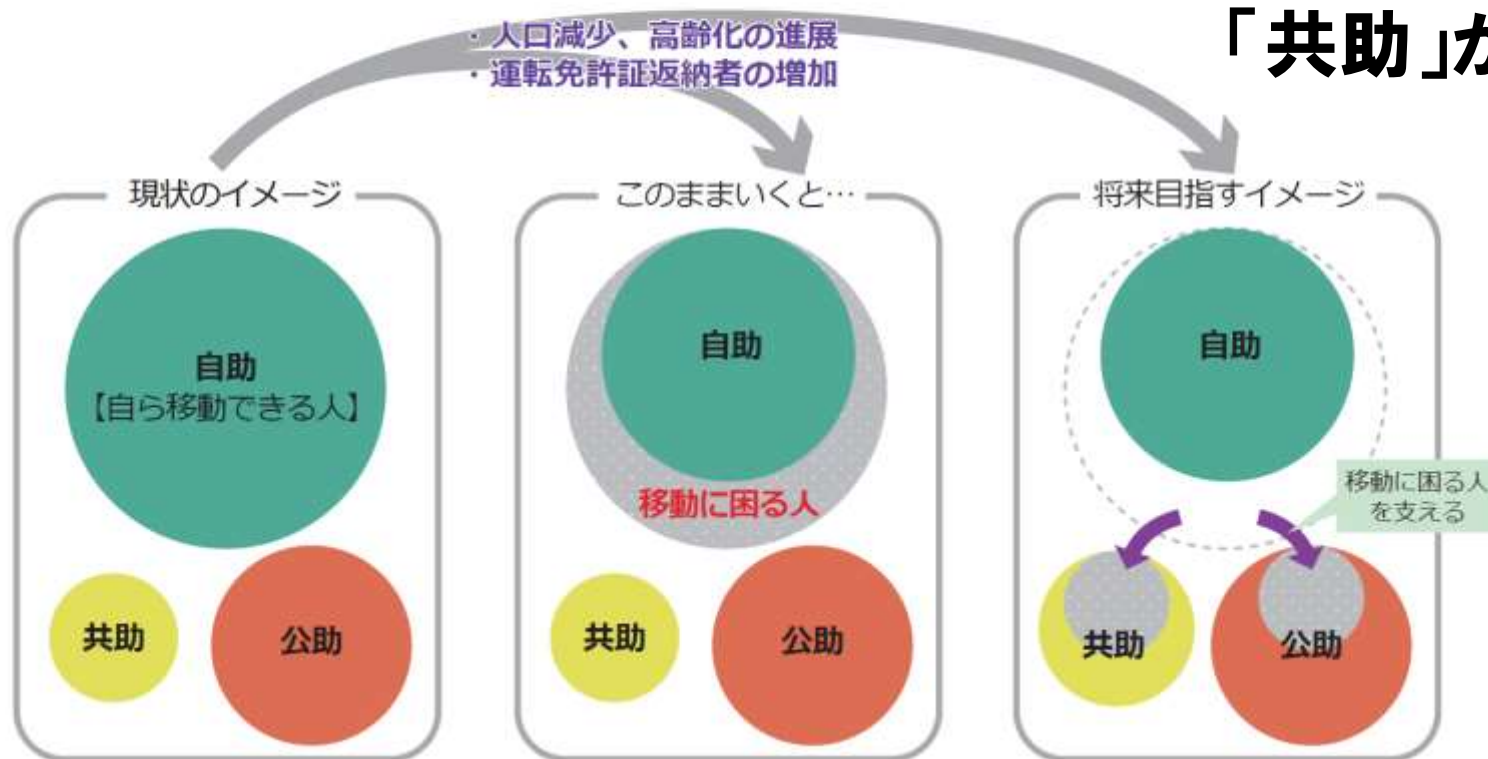
● 「生活交通」の新たな考え方

➤ 「自助」「共助」「公助」の適切な組合せ ⇒ 地域の輸送資源をフル活用

自助	個人が自ら移動手段を確保すること	▶ 例) 徒歩・自転車・自家用車の利用、各交通サービスの利用負担
共助	地域 [※] が協力して移動手段を確保すること	▶ 例) 地域の協力による送迎、地域の協力金による負担
公助	行政等が移動サービスを提供すること	▶ 例) 地域バスの運行、タクシー利用料金の助成

※地域：地域住民、NPO等の団体組織、事業者など

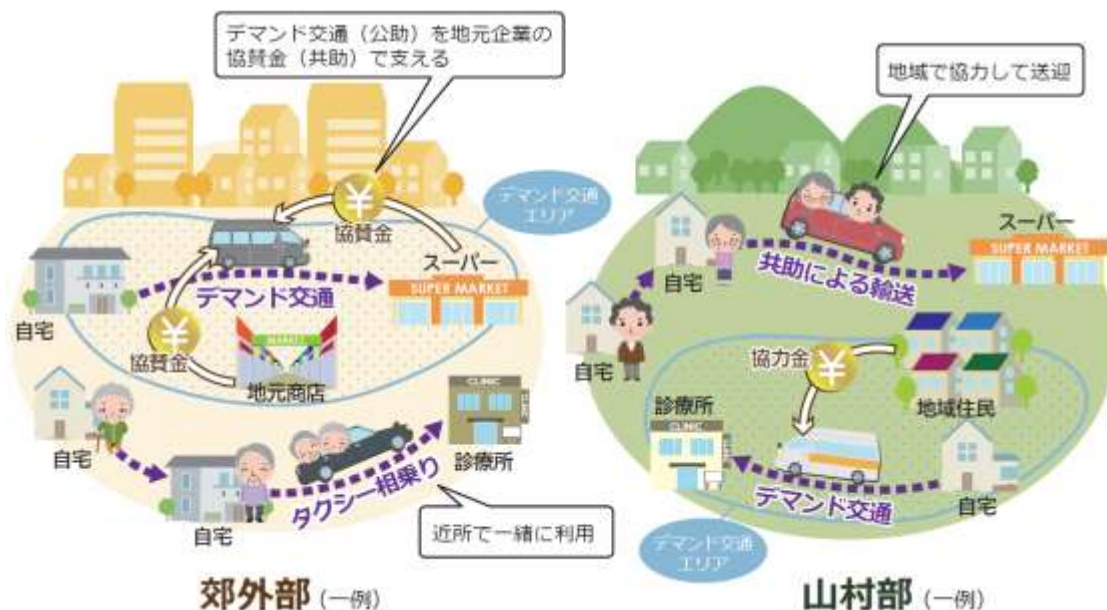
「共助」が鍵！



「2つの共助(＋公助)」を考える

(1) 「生活交通」における住民・交通事業者の共助

- 地域住民が主体となって、地域の交通事業者等とともに生活交通を確保
- タクシー事業者にも主体性が求められる ⇒ **地域のニーズ把握・住民と向き合うことができるか？**
- 交通事業者不在の地域では、自家用有償運送や無償のボランティア輸送を検討
- 必要に応じて行政が支援



出典: 豊田市地域公共交通計画

(2) 地域の企業による共助

- 目的地となり得る事業者等による協賛金での運営(アイシンがチョイソコで確立)
- 都市部のバスではラッピング等の広告や停留所ネーミングライツ等で企業が協賛 ⇒ **企業にとってのメリットがあり、利用者増にも繋がる方法は？**

(1)「生活交通」における住民・交通事業者の共助

- 地域特性に即した運行手法、サービス水準、運営手法を検討する必要がある

地域生活交通運営の手法

運行手法の基本：デマンド型の少量個別輸送

地域の状態

- 現行の地域バスとの棲み分け(置換 or 改編)
- 事業として対応できる交通事業者の有無
- 地域づくり活動の慣習・素地の有無あるいは「熱量」
- キーパーソンの存在の有無、「発掘」の可能性
- 地域による運営主体設置の可能性
- 対象地域の規模(高齢者人口、面積など)
- 生活必需の移動(買物、通院)にかかる費用

サービス

- 現行地域バスをベースとした改編(乗合)
- 一般乗用タクシー活用(地域タクシー等)
- 自家用有償運送
- 無償でのボランティア輸送

運営

- 地域と事業者の関(契約の形態)(管理業務の所在)
- 運行経費の確保(利用者負担)(自治会等地域負担)(行政からの支援)

行政の支援制度

地域共助の生活交通に対する費用面での支援制度を設置

支援内容

- 地域の状態に即した運営費用の支援
- 運行事業者との調整
- サービス内容の例示・助言

豊田市の「地域タクシー」（乗合型地域バスの代替として）

鞍ヶ池地域タクシー乗降エリアマップ



乗車定員4名 鞍ヶ池地域タクシー運賃		
※小学生以上利用可能		
運行曜日 火・金曜日 運行時間 8:00~18:00 (乗車開始時刻)		
乗降エリア内 300円 乗降エリア外 600円		
ご利用例		
自宅から鞍ヶ池公園の 乗車場まで(片道 350円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池公園の乗車場	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 510円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池東バス停	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 600円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃600円) 市街の商業・スーパー
自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 600円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃600円) 市街の商業・スーパー	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 510円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池東バス停	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 700円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池東バス停
自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 600円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃600円) 市街の商業・スーパー	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 510円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池東バス停	自宅から市街の商業 ショッピングセンターまで (片道 700円) 自宅 地域タクシーで移動 (運賃300円) 鞍ヶ池東バス停

鞍ヶ池地域タクシーご利用の流れ

※必ず事前の利用者登録をお願いします

1 地域タクシーを予約する

予約電話番号に電話し、オペレーターに
利用者情報を伝えます。

- ①利用者登録番号
- ②氏名
★複数人での利用の場合は代表者のみ
- ③乗車人数
- ④乗車希望日時
- ⑤乗車場所
- ⑥降車場所
- ⑦降りの乗車場所と時間
★決まっている場合のみ
※イブニングや土曜日にタクシーが予約している
場合は、希望の時間に予約が入れないこともあります。



2 タクシーが迎えに来たら...

ドライバーに利用者登録証を
見せて乗車します。

- ※交通状況により到着が遅れる場合があります
- ※キャンセルの場合は必ず事前に連絡してください。
キャンセル料が発生する場合があります。



3 目的地に到着したら...

ドライバーに運賃を支払います。

- エリア内 ⇄ エリア内(片道300円)
- エリア内 ⇄ エリア外乗降場(片道600円)



4 帰るときは

- 降りの乗車時間を伝えている場合
迎えに来たタクシーに乗車します。
- 降りの乗車時間を変更したい場合は、
必ず事前にタクシー会社に連絡してください。

- 降りの予約をしていない場合
予約の電話をします。
- 降りの時間が決まったら早めに、
電話することをおすすめします。

事前の利用者登録を お願いします

鞍ヶ池地域タクシーを利用する
場合は、事前の利用者登録が必
要です。申請書に必要事項を記
入の上、山中町生活交通協議会
(山中町自治会)に提出してくだ
さい。登録が完了すると登録証が
発行されますので、鞍ヶ池地域タ
クシー利用の際は必ず提示して
ください。

注意事項

- ※予約をキャンセルする場合、ま
たは、乗車時間を変更したい場
合は、必ずタクシー会社まで事
前に連絡してください。
- ※予約した乗車時間を過ぎると、
キャンセル料(300円)が発生
します。

- 需要の少ない地域かつタクシー事業者が存在する郊外部等で有効
- 豊田都市交通研究所の自主研究に基づき、豊田市が社会実装(現在4地域)

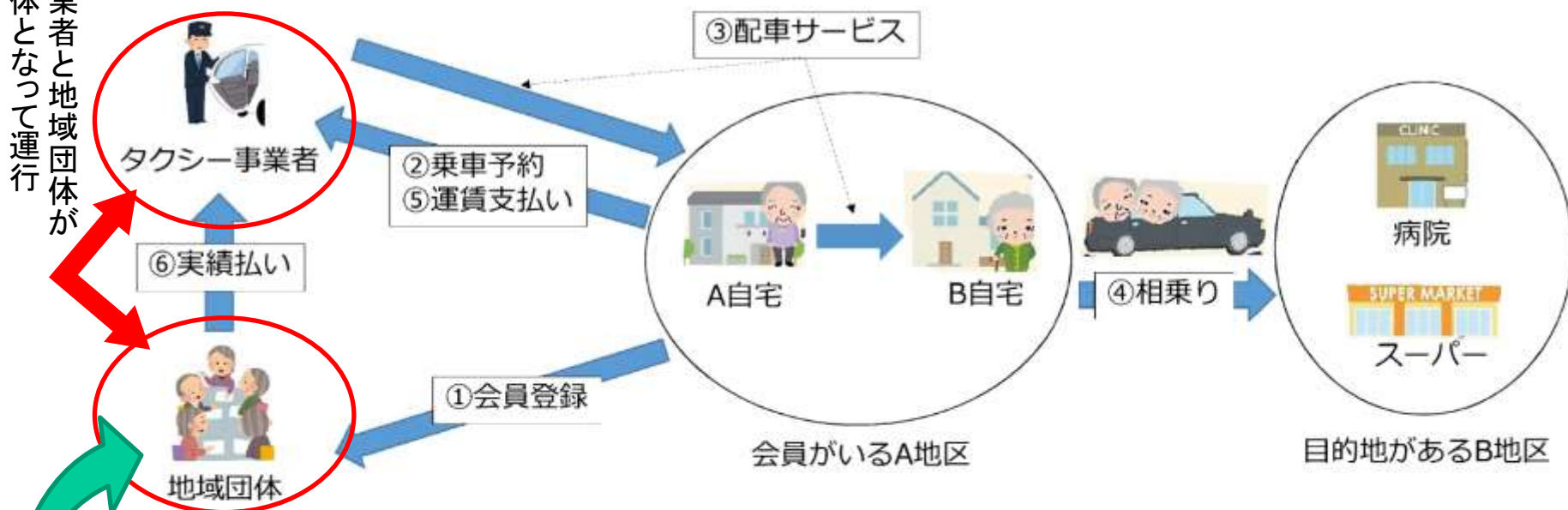
一般乗用タクシーによる生活交通確保の事例

	都市	施策名称	サービス概要	運行経費負担の仕組み
1	岐阜県 各務原市	住民主体の地域の高齢者等移動支援事業補助金	- 自治会、NPO等がタクシー事業者と運行内容、料金を決めて契約 - 目的地リストに介護福祉関連の施設・行事を入れる（介護保険制度による事業であるため）	- 地域で定めた運賃を利用者（登録制）が支払い、メーター差額を地域団体が負担 - 地域負担の2/3以内（上限 年間30万円）を市が地域団体に補助
2	岐阜県 多治見市	地域あいのりタクシー運行支援補助金	- 区や町内会、地域福祉協議会などが運営主体となり、アンケート等でニーズを把握した上で運行内容を検討し運行事業者と相談 - 利用者が「あいのり」で利用することを推奨	- 利用者は運営主体組織が決めた負担額を支払う - メーター運賃と利用者負担金の差額を運営主体が事業者を支払う - 運営主体が支払った額の6/10（上限40万円）を市が補助
3	山形県 南陽市	おきタク	60歳以上が対象（登録制） - 自宅と専用乗降場（54箇所）の移動に利用可能 - 利用料金は500円	- 利用者負担とメーター料金の差額を協議会が負担 - 地域負担（利用者負担＋協議会負担）と行政負担がほぼ1:1となるように調整し、市が支援
4	福島県 南相馬市	みなタク	特定施設と自宅との間に限定し、施設が立地する市中心部からの距離に応じて段階的に定額料金を設定	旅客輸送中はメーターを稼働させ、利用者は定額を支払い、メーター料金との差額を市が負担
5	群馬県 渋川市	ささえあい買物事業あいのり（社会福祉協議会）	75歳以上が対象、買物での移動に限定 - 目的地となる商業施設が指定されている	- 利用料金は距離に応じて設定（協賛金に応じて利用料金変動） - 対象店舗から協賛金（利用者1人あたり100円） - 地域企業から協賛金（1口 2万円 R4年12社17口） - 社協の介護事業による利益が財源となっている
6	群馬県 沼田市	ささえあいタクシー（NPO法人 手をつなごう）	- 事前登録し、月に2回程度グループで買物に利用 - 利用可能時間帯：午後2時～4時 - 目的地となる商業施設（3店舗）が指定されている - 一部地域で実証実験（R2年度）、全市に拡げる予定	- 実証実験では運賃500円（往復）、本運行では距離に応じた「割り勘」を想定 - 実証実験でのアンケート調査では利用者は1,000円未満の負担を希望（不足分をどう賄うか？）
7	神奈川県 横浜市	相乗りタクシー実証実験	- 本宿東部自治会（1,800世帯）対象 6箇所の乗降場と鶴ヶ峰駅間の輸送に限定、運行時刻は30分刻みで設定されており、予約 - 地域で事前に定めた相乗り運賃を利用者がまとめて支払	- 費用負担は利用者の運賃のみで賄う？ - 市が「地域の総合的な移動サービスの確保」のタスクフォースを設置し、取組んでいる実証実験の一環
8	香川県 高松市	バタクス（実証実験中）	- フィーダー路線を区域運行のデマンドで実証中 - 実証は21条で乗合輸送だが、タクシー事業者が主体的に運営するために一般乗用でのスキームを検討中	運行距離に応じたタクシー料金から利用運賃600円を控除した額の2/3を市が負担（1/3を事業者が負担）
9	島根県 浜田市	あいのりタクシー等支援	- 地域のまちづくり推進協議会が事業者と貸切契約し、協議会が定めた料金を利用者が支払って利用 - 地域で運行計画を立て、2人以上で「あいのり」する必要がある	利用料金の片道分の合計または市が定めた基準額を利用者数に乘じた金額の多い方の額を、片道運送料金の合計から控除した額を市が負担（上限 年間40万円）
10	山口県 山口市	グループタクシー制度	- 要件を満たした市民4人以上でグループを構成し、代表者が申請することで1人あたり60枚の利用券を交付 - 利用券額面は自宅から公共交通機関の距離に応じて300～700円	1回の乗車に1枚利用可能（券面金額を市が負担） - グループ複数人で乗れば乗車人数分の枚数の利用券を使用可能

- 乗合許可不要であり、通常のタクシー営業と同じ「乗用旅客運送」で対応可
⇒ 見方を変えるとタクシー事業者の主体性が求められる施策

一般乗用タクシーを活用した地域主体の 「地域共助」生活交通のイメージ

事業者と地域団体が
主体となって運行



- ①利用者は、地域団体へ申請を行い、会員登録を行う
- ②利用者は、タクシー事業者に利用日時等を伝え、乗車予約を行う
- ③タクシー事業者は、各利用者の自宅までタクシーを配車する
- ④利用者は、地域で予め決めた目的地まで相乗り利用する
- ⑤利用者は、タクシー事業者へ乗車運賃を支払う（実際にかかった経費の一部を預かり金として払う）
- ⑥地域団体は、乗車運賃との差額分をタクシー事業者へ実績払いする

必要に応じて行政が地域団体に支援

豊田市で地域が動き出した先行事例

空きタクシーの活用とボランティア輸送（無償）のハイブリッド輸送
〔豊田市高美町自治区による住民発議の共助運営〕

1. たかみお助け隊令和3年度活動状況

令和3年度わくわく事業に登録し、道具類・保険料などを拠出
無償のボランティア活動で令和3年度は17件の活動を実施、

1) 作業のお手伝い

コロナワクチン接種予約	2件
自動車のバッテリーの充電	1件
庭木の刈り込、伐採	5件
ハチの巣退治	1件
ゴミ出しお手伝い	2件
その他	2件
計	13件

2) 移動のお手伝い

病院までの移動	1件
スーパー・薬局への移動	2件
銀行への移動	1件
計	4件



豊田市で地域が動き出した先行事例

空きタクシーの活用とボランティア輸送（無償）のハイブリッド輸送 〔豊田市高美町自治区による住民発議の共助運営〕

2. 令和4年度の活動計画・状況

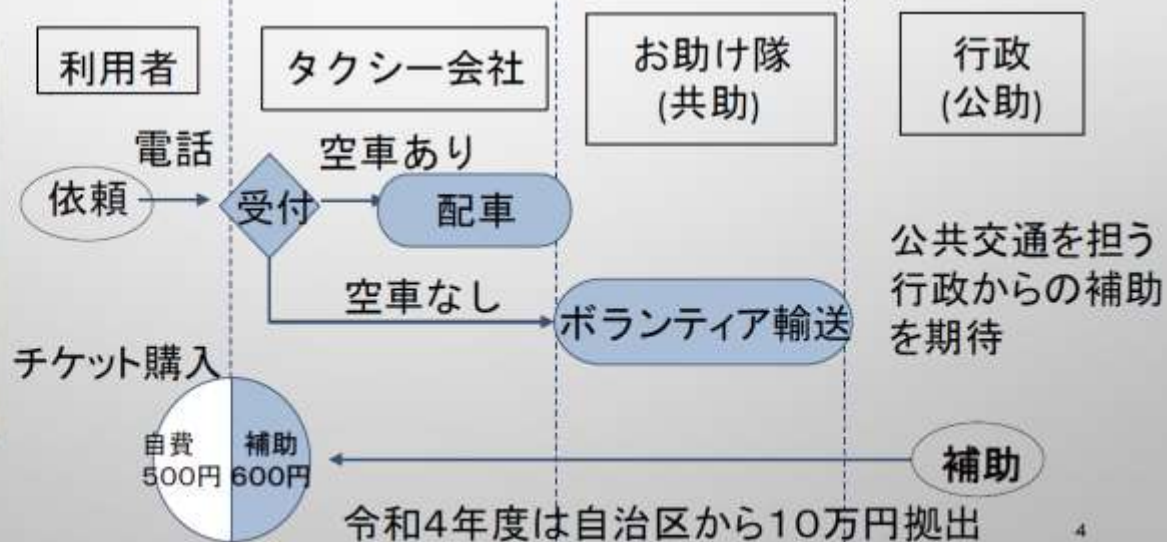
2) 移動のお手伝い（無償のボランティア輸送）

目的：高齢者の足の確保/お助け隊の頻度アップ

① タクシー併用お出かけ支援システムの実証実験：

お出かけ困難者に対し、補助金付きタクシー＋お助け隊併用
（→公助と共助がコラボ）

自治区から10万円を拠出、600円／枚の補助金付きチケット
利用者は500円／枚で購入、10枚／人まで



自治区アンケート調査の実施

【調査の目的】

- 豊田市内自治区を対象に、生活交通に関する地域の現状と意向を把握する。
- アンケート調査結果から得られる定性的な地域特性に加えて、自治区に関する諸データを用いて類型化し、地域特性に相応しい生活交通サービスの手法を整理する。
- 豊田市が計画している共助交通サービスへの補助制度を説明する基礎資料とする。

【調査概要】

- 調査対象：豊田市内自治区（300団体あるが他自治区と運営統合している自治区があるため298団体）
- 配布回収方法：区長便にて配付し郵送またはE-Mail回収
- 回答における注意：区長が回答（下記注意事項を記載）

【回収結果】

- 運営統合自治区のうち1団体が別途回答したため、配付は299団体
- 回収は252団体、回収率84.3%

地域	総数	回収数	回収率
01.崇化館	12	11	91.7%
02.梅坪台	4	4	100.0%
03.浄水	5	4	80.0%
04.朝日丘	7	4	57.1%
05.逢妻	11	9	81.8%
06.高橋	15	11	73.3%
07.美里	14	11	78.6%
08.益富	14	13	92.9%
09.豊南	9	9	100.0%
10.末野原	11	10	90.9%
11.上郷	17	15	88.2%
12.竜神	8	8	100.0%
13.若林	4	4	100.0%
14.前林	11	10	90.9%
15.若園	3	3	100.0%

地域	総数	回収数	回収率
16.猿投台	11	8	72.7%
17.井郷	5	4	80.0%
18.猿投	8	7	87.5%
19.保見	13	11	84.6%
20.石野	20	17	85.0%
21.松平	22	16	72.7%
22.藤岡	18	13	72.2%
23.藤岡南	6	4	66.7%
24.小原	12	10	83.3%
25.足助	14	14	100.0%
26.下山	7	6	85.7%
27.旭	5	5	100.0%
28.稲武	13	11	84.6%
総計	299	252	84.3%

調査票に記載した注意書き

- ※ 自治区の役員、組長、民生委員・児童委員の意見や区民から寄せられる声を踏まえて、自治区長が回答してください。
- ※ 回答に際し、別添資料「豊田市地域公共交通計画（概要版）」をご一読ください。

アンケート調査結果

※ 以下、地域コミュニティ(中学校区)毎の集計結果を掲載

1. 以下の(ア)～(ク)は、貴自治区でどれくらい深刻な課題となっていますか。それぞれ課題としての深刻度について10段階で点数を付けてください（あてはまる点数に○）。

※ 一般論としての「重要な課題」ではなく、自治区として「すぐに対策しなければならないが、なかなか解決しにくい」状況であることを「深刻度」とお考えください。

点数が大きいほど「深刻」な課題 ⇒

- (ア) 犯罪の防止 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (イ) 交通事故の防止 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (ウ) まちの環境美化 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (エ) ごみ出しマナーの改善 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (オ) 子どもの育成環境改善 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (カ) 高齢者の活動環境改善 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (キ) 高齢者の買物や通院の交通手段確保 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)
- (ク) 高校生の通学手段確保 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10)

- 地域毎の平均点を整理した。
- 都市部(01-19)では「ゴミ出しマナー」、中山間地域(20-28)では「高齢者の交通」「高校生の通学」の深刻度が高いなど、顕著な傾向の差が見られる。

地域	防犯	交通事故防止	環境美化	ゴミ出しマナー	子ども育成	高齢者活動	高齢者交通	高校生通学
01.崇化館	4.91	5.64	6.09	7.91	5.09	6.10	5.36	4.27
02.梅坪台	4.50	3.50	4.50	6.50	5.50	5.50	3.25	2.75
03.浄水	4.75	4.75	7.75	7.75	6.25	6.50	7.25	3.25
04.朝日丘	5.25	7.00	5.50	7.50	5.00	5.00	6.00	3.25
05.逢妻	4.00	5.00	5.56	7.11	5.00	5.33	5.78	4.44
06.高橋	4.27	5.73	5.45	6.27	4.91	7.00	6.64	4.91
07.美里	4.36	5.36	4.60	6.30	4.82	5.36	6.09	3.91
08.益富	4.31	3.85	5.15	5.69	4.31	5.54	5.77	4.85
09.豊南	4.78	6.11	5.44	6.78	5.33	6.38	6.75	4.11
10.末野原	5.70	5.80	6.10	7.50	5.20	5.70	6.40	5.00
11.上郷	3.73	5.60	5.07	6.00	4.07	4.60	5.47	4.47
12.竜神	4.88	6.38	5.50	6.63	5.13	5.75	6.50	5.38
13.若林	5.67	6.33	5.33	8.00	6.00	6.67	7.33	4.67
14.前林	4.50	5.40	5.30	6.00	4.70	5.60	7.40	7.00
15.若園	6.67	6.67	6.00	7.67	5.33	6.00	6.33	4.33
16.猿投台	2.25	5.25	4.13	6.00	3.38	5.00	8.13	4.50
17.井郷	5.67	6.75	6.33	8.25	5.67	6.67	6.67	5.67
18.猿投	4.14	7.14	6.00	6.43	4.71	5.86	7.29	5.14
19.保見	4.10	5.80	5.82	6.00	4.27	6.00	6.45	3.82
20.石野	4.35	4.94	5.53	4.41	5.41	5.76	7.24	5.71
21.松平	4.19	5.06	5.56	4.06	5.19	6.06	7.44	5.13
22.藤岡	3.92	5.38	5.15	4.54	5.00	6.54	7.38	6.62
23.藤岡南	2.50	3.00	3.75	3.50	4.00	4.75	5.25	4.00
24.小原	3.80	4.40	4.80	4.10	5.70	5.50	7.00	5.90
25.足助	3.79	5.00	4.36	3.29	4.21	5.14	6.86	5.93
26.下山	4.17	4.33	4.00	3.17	6.50	7.83	8.67	9.17
27.旭	3.60	5.00	5.40	3.80	5.80	6.20	6.80	6.60
28.稲武	3.82	4.55	3.82	3.64	5.18	5.91	7.36	6.36
総計	4.25	5.28	5.23	5.60	4.94	5.80	6.66	5.16

アンケート調査結果

3. 貴自治区では、地域の住民どうして生活の困りごとを助け合う慣習や雰囲気がありますか。

- 都市部では「ある」という回答が少ない傾向が見られる
- 07美里～11上郷は都市部だが「ある」という回答が多数みられる。
- ➔ 古くからの自動車メーカー従業員が多く、コミュニティの連帯感が強いのか？

	1.とてもある	2.ある	3.あまり無い	4.わからない	2と3	無回答	総計
01.崇化館		5	6				11
02.梅坪台		3	1				4
03.浄水		3	1				4
04.朝日丘			2	1		1	4
05.逢妻		4	3		2		9
06.高橋		5	6				11
07.美里		8	1	1		1	11
08.益富	1	8	3	1			13
09.豊南		7	2				9
10.末野原		7	2	1			10
11.上郷	2	9	4				15
12.竜神		5	3				8
13.若林		2	2				4
14.前林		4	5	1			10
15.若園		1	2				3
16.猿投台		6	2				8
17.井郷		3	1				4
18.猿投	1	1	4	1			7
19.保見		5	6				11
20.石野	1	11	5				17
21.松平	1	12	3				16
22.藤岡		7	4	2			13
23.藤岡南		1	2	1			4
24.小原	1	7	2				10
25.足助	2	9	3				14
26.下山		4	2				6
27.旭	1	3				1	5
28.稲武	1	9		1			11
総計	11	149	77	10	2	3	252

アンケート調査結果

4. 近年、市内の自治区で住民が自治区内の高齢者の生活を支援する「お助け隊」を結成するケースがあります。このような共助組織は貴自治区にありますか。または検討していますか。

※ お助け隊の活動例：家事手伝い、庭の手入れ、買物代行、通院送迎など。

- 41自治区で共助組織が存在しており31自治区が検討中
- 「昭和の合併町村」は行政依存が強いのか？

	1.既に結成	2.検討中	3.検討していない	△	無回答	総計
01.崇化館	1	2	8			11
02.梅坪台	2	1	1			4
03.浄水		1	3			4
04.朝日丘			4			4
05.逢妻	1	2	6			9
06.高橋		1	10			11
07.美里	4	2	5			11
08.益富	4	2	7			13
09.豊南	2	2	5			9
10.末野原	1	2	7			10
11.上郷	3	2	10			15
12.竜神	2		6			8
13.若林	2	1	1			4
14.前林	2	1	7			10
15.若園			3			3
16.猿投台	2	1	5			8
17.井郷	3	1				4
18.猿投	2	1	4			7
19.保見	1		10			11
20.石野	1	1	15			17
21.松平	2	1	13			16
22.藤岡	2		11			13
23.藤岡南		1	3			4
24.小原		2	8			10
25.足助		2	12			14
26.下山	1	1	4			6
27.旭	1		3		1	5
28.稲武	2	1	7	1		11
総計	41	31	178	1	1	252

アンケート調査結果

5. クルマの運転ができない高齢者が買物や通院で出かける時に、近所の住民がクルマで送迎するといった「共助」のケースは、貴自治区内にありますか。

- 43自治区で「ある」という回答
- 「たすけあい」の仕組みがある足助や旭で「ない」という回答が見られ、周知不足あるいは一部の住民のみで取組んでいるという可能性がある。

	1.ある	2.ない	3.わからない	無回答	総計
01.崇化館		10	1		11
02.梅坪台	1	2	1		4
03.浄水		2	2		4
04.朝日丘		3		1	4
05.逢妻	1	6	2		9
06.高橋		9	2		11
07.美里	2	7	1	1	11
08.益富	1	10	2		13
09.豊南	1	5	3		9
10.末野原	2	7	1		10
11.上郷	2	11	2		15
12.竜神		5	3		8
13.若林	3	1			4
14.前林	1	6	3		10
15.若園		3			3
16.猿投台		8			8
17.井郷	1	2	1		4
18.猿投		7			7
19.保見	2	8	1		11
20.石野	3	14			17
21.松平	4	10	2		16
22.藤岡	4	6	3		13
23.藤岡南		3	1		4
24.小原		7	3		10
25.足助	4	8	2		14
26.下山	1	5			6
27.旭	2	2		1	5
28.稻武	8	3			11
総計	43	170	36	3	252

アンケート調査結果

6. 地域の高齢者や学生の交通手段としての生活交通(地域バスなど)を運行するために、区費と同じように各世帯から協力金を徴収し、運行に関する経費の一部を負担している自治区があります。このような仕組みを貴自治区に導入することは可能だと思いますか。

- 19自治区で「導入済み」であり30自治区が「検討中」
- 問3「共助の慣習や雰囲気」とのクロス集計→先行事例として取り組みしやすい？

問6

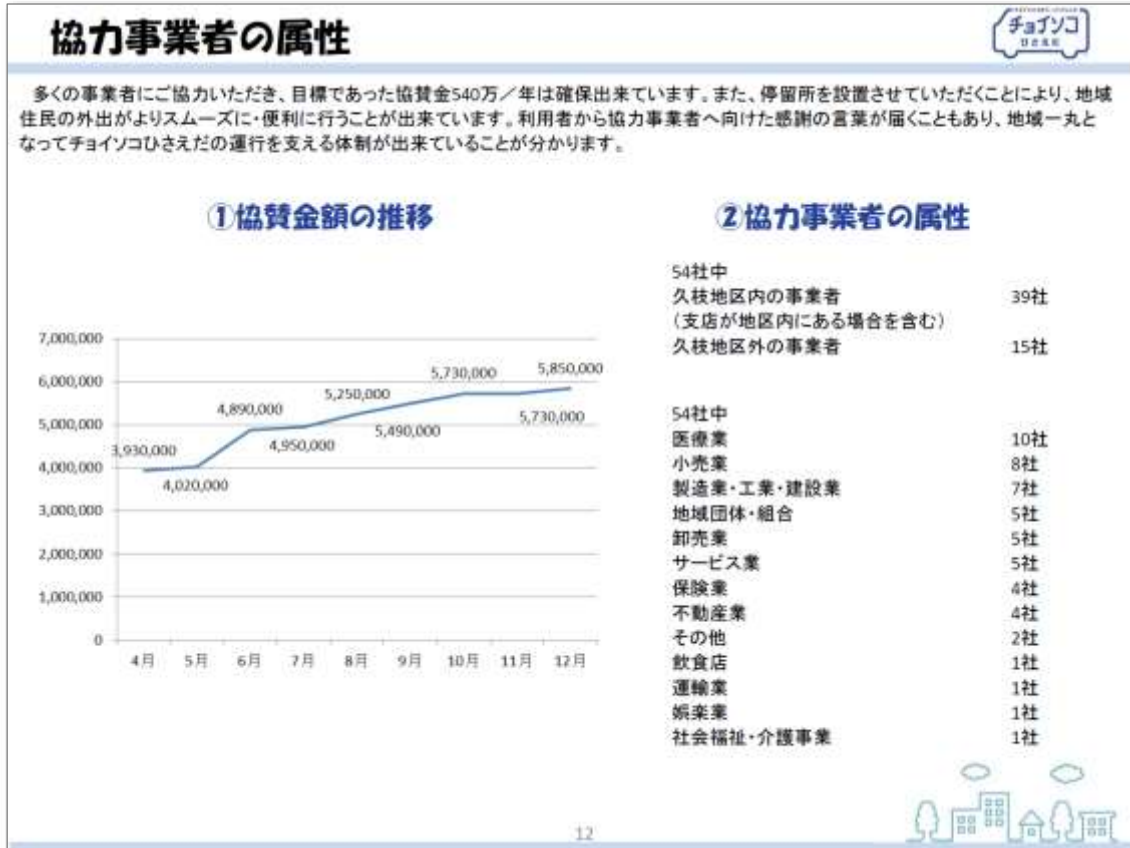
		1.可能	2.難しい	3.導入済み
問3	1.とてもある	4	7	
	2.ある	18	116	13
	3.あまり無い	7	66	4
	4.わからない	1	7	2

	1.可能	2.難しい	3.導入済み	1,2	無回答	総計
01.崇化館		11				11
02.梅坪台		4				4
03.浄水	1	3				4
04.朝日丘		4				4
05.逢妻		9				9
06.高橋	3	7	1			11
07.美里	3	7	1			11
08.益富	3	10				13
09.豊南	2	7				9
10.末野原		7	3			10
11.上郷	2	13				15
12.竜神		8				8
13.若林	1	3				4
14.前林		4	6			10
15.若園		3				3
16.猿投台	1	7				8
17.井郷		4				4
18.猿投	1	6				7
19.保見		11				11
20.石野	4	13				17
21.松平		14	1		1	16
22.藤岡	2	11				13
23.藤岡南	1	3				4
24.小原		10				10
25.足助		14				14
26.下山	3	1	1	1		6
27.旭	1	2	1		1	5
28.稲武	2	4	5			11
総計	30	200	19	1	2	252

(2) 地域の企業による共助

チョイソコひさえだ (愛媛県松山市)の事例

2022年度収支予測		
支出	¥9,000,000	車両運行委託費
		オペレーションセンター委託料
		システム利用料
		雑費
収入	¥9,000,000	利用会員月会費
		3,000/月×12×100人
		協賛金
		¥5,400,000
合計	±0	



出典: 令和3年度 第2回 松山市地域公共交通会議資料

- 利用料金月額3,000円(デマンド乗り放題)に加え、地元事業者から月額5,000円の協力金を集め、行政からの負担金ゼロで運営
- 「久枝地区まちづくり協議会」が運行主体、ネットヨタ瀬戸内が予約配車業務を請ける
- 「おでかけ先」たる商店や娯楽・飲食店だけではなく、利用者にとって「用事が無い」事業所もCSRの一環として協力

(2) 地域の企業による共助

- 利用者増に貢献でき、企業にとってメリットが感じられる方策を検討

着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- ・ 公共交通利用の減少回復
- ・ 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- ・ テレワーク定着と郊外居住意向
- ・ 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営

+

山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- ・ 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- ・ 基幹バスは交通政策的に維持

山村部の活性化政策

- ・ 中山間地域の定住促進
- ・ おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

市内の民間企業・法人の
チカラを活かしながら、
課題への対応に臨む

- 「共働によるまちづくりパートナーシップ協定」「つながる社会実証推進協議会」「SDGsパートナー」「歩行者保護モデルカー活動」など、既に民間企業との連携により展開している政策手法を「地域公共交通(基幹バス運営)」に適用

「企業共助」による 路線バス(基幹路線)運営イメージ

行政

- ・ 計画による地域公共交通の確保・維持
- ・ 交通政策としての管理

交通政策の要となる
基幹バス
路線の運
営主体とし
て管理

路線バス(基幹路線)

- ・ 市内拠点間の基幹交通
⇒ 山村と都心を結ぶ「おでかけ」交通手段
- ・ コロナ禍で減少した利用者数の回復
⇒ 「非高齢女性」「休日・昼間」の利用
- ・ 産業都市の利点を活かし、地域の企業による協賛で「とよたブランド」の地域公共交通に！

山村活性の取組を加速

交通事業者

- ・ 安全で安心できる運行

余暇活動・テレワークの場
移住支援

運行経費の支援
従業員の利用

従業員と家族が利用できるサブスク乗車券の発行
車内外広告やNews Letter等で企業をPR

協賛企業

産業都市
の利点

- ・ CSRの一環として地域のモビリティ運営に協力
- ・ 従業員とその家族の「おでかけ」促進

単に協賛金を得るだけではなく、
利用促進に繋がる
リワードを設定

ご意見・ご議論頂きたいポイント

(1) 「生活交通」における住民・交通事業者の共助

- 地域住民が主体となって、地域の交通事業者等とともに生活交通を確保
- タクシー事業者にも主体性が求められる
⇒ **地域のニーズ把握・住民と向き合うことができるか？**
- 交通事業者不在の地域では、自家用有償運送や無償のボランティア輸送を検討
- 必要に応じて行政が支援

(2) 地域の企業による共助

- 目的地となり得る事業者等による協賛金での運営（アイシンがチョイソコで確立）
- 都市部のバスではラッピング等の広告や停留所ネーミングライツ等で企業が協賛
⇒ **企業にとってのメリットがあり、バスの利用者増にも繋がる方法は？**
⇒ **協賛企業に「従業員・家族専用サブスク乗車券等を発行」はリワードたり得る？**